रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 21] नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 19, 2015/पौष 29, 1936
No. 21] NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 19, 2015/PAUSA 29, 1936

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुंबई, 13 जनवरी, 2015

**सं. टीएएमपी/59/2014-केपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, कांडला पत्तन न्यास के साथ पीपीपी मॉडल के तहत बीओटी आधार पर, कांडला क्रीक के बाहर ट्यूना के नजदीक, टेकरा से जरा-सा हटकर विकसित किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए दरमान की अधिसूचना हेतु **मै**सर्स अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमि. से प्राप्त प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निर्धारित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/59/2014-केपीटी

**मै**सर्स अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड --- आवेदक

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस.बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(जनवरी 2015 के 2सरे दिन पारित)

यह प्रकरण, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के साथ पीपीपी मॉडल के तहत बनाओ, प्रचालन करो और हस्तांतरित करो (बीओटी) आधार पर कांडला क्रीक के बाहर, टयूना के नजदीक, टेकरा से जरा-सा हटकर विकसित किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु दरमान की अधिसूचना के लिए **मै**सर्स अडानी कांडला बल्क टर्मिनल (एकेबीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एकेबीटीपीएल ने अपने पत्र सं. एकेबीटीपीएल-आउट/2014-15/038, दिनांक 14 अक्तूबर, 2014 के जरिये इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह केपीटी के साथ पीपीपी मॉडल के तहत बीओटी आधार पर कांडला क्रीक के बाहर ट्यूना के नज़दीक टेकरा से जरा-सा हटकर विकसित किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए दरमान अधिसूचित करे । एकेबीटीपीएल द्वारा निम्नलिखित मुख्य प्रस्तुतियाँ दी गई हैं-

(i) एकेबीटीपीएल, कांडला क्रीक के बाहर, टयूना के नज़दीक, टेकरा से जरा-सा हटकर शुष्क बल्क टर्मिनल के विकास के लिए सरकारी सुविधा प्राप्त पक्ष है । अपने केपीटी के साथ दिनांक 27 जून 2012 को सुविधा के संबंध में समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं । यह समझौता / क़रार सुविधा प्रदान करने की तिथि से 30 वर्ष के लिए वैध है ।

(ii) कथित कन्सेशन एग्रीमैंट (सुविधा क़रार) का अनुच्छेद 8.1 अनुबंध करता है कि सुविधाभोगी पक्ष, इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17 अगस्त 2010 को पारित प्रशुल्क आदेश के अनुसार परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं के उपयोक्ताओं से प्रशुल्क प्राप्त के पात्र होंगे । दिनांक 17 अगस्त 2010 के पारित प्रशुल्क आदेश ने कांडला के पत्तन पर ट्यूना के नज़दीक टेकरा से जरा-सा हटकर शुष्क बल्क टर्मिनल के निर्माण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया था ।

(iii) एकेबीटीपीएल की नवम्बर 2014 में प्रचालन आरम्भ करने की योजना है । इसलिए प्रचालन आरम्भ करने के लिए दरों को उनके नाम में अधिसूचित किया जाना है ।

(iv) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण ने केपीटी में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी, दिनांक 17 अगस्त 2010 पारित किया है । यह कथित आदेश राजपत्र अधिसूचना सं. 285 के द्वारा दिनांक 2 नवम्बर 2010 को अधिसूचित किया गया था । कथित आदेश के अनुसार, प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 की धारा 2.8 के अंतर्गत प्रशुल्क में इन्डैक्सेशन (समायोजन) अपेक्षित है । वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए 22.52% के इन्डैक्सेशन फैक्टर की इस प्राधिकरण द्वारा सूचना दी गई है ।

2.2 तदनुसार, एकेबीटीपीएल ने 22.52% का लागू करने योग्य वृद्धि फैक्टर लागू करके उपरोक्त परियोजना के लिए निम्नलिखित प्रस्तावित उच्चतम दरें निर्धारित की हैं और उन्हीं को अधिसूचित करने का अनुरोध किया है:-

(i) बर्थ किराया प्रभार

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश

| पोत | विदेशगामी पोत (रू. में) | | तटीय पोत (रू. में) | |
|---|---|---|---|---|
| | प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित | प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ) | प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित | प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ) |
| सभी पोत | 0.49 | 0.60 | 0.29 | 0.36 |

(ii) कार्गो प्रहस्तन प्रभार

दर रू. में (प्रति टन)

| क्र.सं. | वस्तु | विदेशगामी पोत (रू. में) | | तटीय पोत (रू. में) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित | प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ) | प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित | प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ) |
| (i) | खाद्यान्न | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| (ii) | नमक | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (iii) | उर्वरक | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (iv) | उर्वरक कच्ची सामग्री | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (v) | कोयला | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |

(iii) भंडारण प्रभार

(दर रू. में प्रति मी.ट. प्रति दिन)

| **वस्तु** | **प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित** | | | **प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ)** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **पहले दिन से 10 वें दिन हेतु दर** | **11वें दिन से 20 वें दिन हेतु दर** | **21 वें दिन से आगे के लिए दर** | **पहले दिन से 10 वें दिन हेतु दर** | **11वें दिन से 20 वें दिन हेतु दर** | **21 वें दिन से आगे के लिए दर** |
| सभी प्रकार का कार्गो | 2.07 | 4.14 | 6.21 | 2.54 | 5.07 | 7.61 |

(iv) विविध प्रभार

दर रू. में (प्रति टन)

| **क्र. सं.** | **वस्तु** | **प्राधिकरण द्वारा दिनांक 17.8.2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित** | **प्रस्तावित (22.52% की वृद्धि के साथ)** |
|---|---|---|---|
| (क) | सभी प्रकार के कार्गो | 8.28 | 10.14 |

2.3 एकेबीटीपीएल ने ट्यूना के निकट टेकरा से जरा-सा हटकर इसके शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए दरमान अधिसूचित करने के लिए अनुरोध किया है।

3.1 एकेबीपीटीएल के दिनांक 14 अक्तूबर 2014 के प्रस्ताव की एक प्रति दिनांक 22 अक्तूबर 2014 के हमारे पत्र के जरिये केपीटी को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित की गई थी कि वह, प्रचालक से प्रचालन आरम्भ करने की तिथि सुनिश्चित कर ले और एकेबीटीपीएल के प्रस्ताव पर अपनी राय भी दे । इसके साथ-साथ, दिनांक 22 अक्तूबर के हमारे पत्र के जरिये एकेबीटीपीएल से, एक स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी किए गए पूर्णता प्रमाण-पत्र की एक प्रति के साथ प्रचालनों के आरम्भ की प्रत्याशित तिथि भी दर्शाने का अनुरोध किया गया था ।

3.2 अनुस्मारकों के बाद दिनांक 11 नवम्बर 2014 और 12 नवम्बर 2014 के अपने पत्रों के जरिये एकेबीटीपीएल ने बताया कि वे स्वतंत्र इंजीनियर से पूर्णता प्रमाण-पत्र प्राप्त करने का प्रयास कर रहे हैं और इसलिए, उन्होंने इस प्राधिकरण से परीक्षण पोत के प्रहस्तन के मामले की तात्कालिकता पर विचार करते हुए दरमान को अधिसूचित करवाने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया ।

3.3 इस प्रसंग में दिनांक 18 नवम्बर 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से एकेबीटीपीएल से अनुरोध किया गया कि वह प्रचालन की शुरूआत के बारे में स्वतंत्र इंजीनियर से अनन्तिम प्रमाण-पत्र की एक प्रति प्रस्तुत करे और वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने की तिथि भी सूचित करे । एकेबीटीपीएल से यह भी अनुरोध किया गया था कि जब उसे एक स्वतंत्र इंजीनियर से (फाइनल) पूर्णता प्रमाण पत्र मिल जाए तो वह उसकी एक प्रति प्रस्तुत करे । दिनांक 18 नवम्बर 2014 के पत्र द्वारा केपीटी से भी अनुरोध किया गया था कि वह हमारे दिनांक 22 अक्तूबर 2014 का जवाब दे ।

4.1 दिनांक 21 नवम्बर 2014 के अपने पत्र के जरिये केपीटी ने सूचित किया है कि एकेबीटीपीएल से प्राप्त सूचनाओं के अनुसार वाणिज्यिक प्रचालन 25 नवम्बर 2014 से आरम्भ होने की संभावना है । उन्होंने आगे बताया है कि एकेबीटीपीएल के प्रस्ताव का अध्ययन किया गया है और यह इंगित किया है कि एकेबीटीपीएल के दरमान में, प्राधिकरण के आदेश में अनुमोदित प्रभारों में से प्रत्येक के लिए सभी नियम और शर्तें शामिल की जानी चाहिए ।

4.2 एकेबीटीपीएल ने दिनांक 30 दिसम्बर 2014 के अपने ई-मेल के जरिए, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी किये गये अनन्तिम प्रमाण पत्र की प्रति प्रस्तुत की है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्वतंत्र इंजीनियर ने घोषित किया है कि परियोजना 18.12.2014 को वाणिज्यिक प्रचालन के लिए अनन्तिम रूप से उपयुक्त (फिट) है।

5. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) कांडला पत्तन पर ट्यूना के निकट टेकरा से जरा-सा हटकर शुष्क बल्क टर्मिनल के पीपीपी मोड के विकसित किए जाने हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी, दिनांक 17 अगस्त 2010 पारित किया था जो राजपत्र सं. 285 के माध्यम से 2 नवम्बर 2010 को भारत का राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। एकेबीटीपीएल ने 27 जून 2012 को केपीटी के साथ 30 वर्ष की अवधि के लिए कन्सेशन एग्रीमैंट पर हस्ताक्षर किए थे।

(ii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 की धारा 2.9.1 अपेक्षा करता है कि वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने से पहले प्रचालनों को लागू होने वाली उच्चतम दरों सहित दरमान की अधिसूचना के लिए निजी प्रचालक को इस प्राधिकरण से संपर्क करना होगा। तद्नुसार, जैसाकि 2008 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अपेक्षित है, दरमान को अधिसूचित करवाने के अनुरोध के साथ एकेबीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से संपर्क किया है। इसके अलावा 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.2 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाने वाले दरमान पत्तन के लिए प्रदत्त प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं के अनुरूप होंगे और धारा 2.8 में वर्णित समायोजन के अधीन बोली दस्तावेज में शामिल किये जाएंगे। इस प्रकार के दरमान और शर्तों की विवरणिका इस प्राधिकरण द्वारा भारत का राजपत्र में अधिसूचित की जाएगी, जैसाकि महापत्तन, न्यास अधिनियम, 1963 में अपेक्षित है।

(iii) जैसाकि इसके पहले उल्लेख किया गया है, एकेबीटीपीएल ने दिनांक 30 दिसम्बर 2014 के अपने ई-मेल के जरिये अनन्तिम प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किया है। एकेबीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत स्वतंत्र इंजीनियर का अनन्तिम प्रमाण-पत्र कहता है कि 18 दिसम्बर 2014 को वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने के लिए परियोजना को अनन्तिम रूप से उपयुक्त (फिट) घोषित किया जाता है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह भी स्वीकर करते हुए कि केपीटी ने भी कहा है कि वाणिज्यिक प्रचालनों के 25 नवम्बर 2014 से आरम्भ होने की संभावना है, यह प्राधिकरण अगस्त 2010 में अनुमोदित दरमान को इसके नाम में अधिसूचना के लिए एकेबीटीपीएल के प्रस्ताव पर कार्रवाई करने को प्रवृत्त है। एकेबीटीपीएल के नाम दरमान की अधिसूचना इस प्रकार अनुमोदित दरों के, थोक मूल्य सूचकांक (में उतार चढ़ाव) की 60% सीमा में इंडैक्सेशन के संदर्भ से समायोजन के अधीन होगी। तथापि, एकेबीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह स्वतंत्र इंजीनियर से, उसके द्वारा जारी किया गया (फाइनल) पूर्णता प्रमाण-पत्र मिल जाने के तुरंत बाद उसकी एक प्रति इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करे।

(iv) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.2 के अनुसार, निजी प्रचालक के लिए धारा 2.9.1 के अनुसार इस प्रधाकिरण द्वारा तैयार किये जाने वाला दरमान पत्तन के लिए प्रदत्त प्रशुल्क ऊपरी सीमाओं के अनुरूप होना चाहिए और इसके पहले वर्णित के अनुसार इन्डैक्सेशन के अधीन, बोली-दस्तावेज में शामिल होना चाहिए। केपीटी और एकेबीटीपीएल के बीच संपादित कंसेशन एग्रीमैंट (सी.ए.) का अनुच्छेद 8.1 प्रशुल्क के लगाये जाने को शासित करता है। लाइसैंस एग्रीमैंट के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार, सुविधा-भोगी अर्थात एकेबीटीपीएल परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के उपयोक्ताओं से, संलग्नक-12 के रूप में संलग्न प्रशुल्क अधिसूचना के अनुसार, प्रशुल्क वसूल करने का अधिकारी होगा। देखा गया है कि कन्सेशन एग्रीमैंट से जुड़ा संलग्नक-12, आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी, दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिये इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क की अधिसूचना विवरणों का संदर्भ देता है।

(v) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए आधार वर्ष और 1 अप्रैल 2014 से प्रभावी तद्नुरूपी वार्षिक वृद्धि हमारे पत्र सं. टीएएमपी/12/2009-विविध, दिनांक 1 अप्रैल 2014 के माध्यम से, केपीटी समेत, सभी महा पत्तन न्यासों को पहले ही सूचित किए गए थे। संदर्भित सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 अगस्त 2010 के दरमान की अनुसूची (2) से (5) के सामान्य नोट के अनुसार प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं को 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य

सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव के 60% तक की सीमा तक मुद्रास्फीति के अनुसार इन्डैक्स किया जाना है । तद्नुसार संदर्भित प्रकरण में लागू किए जाने के लिए वृद्धि घटक दिनांक 1 अप्रैल 2014 के हमारे उपरोक्त पत्र के अनुसार 22.52% है ।

(vi) दिनांक 17 अगस्त 2010 के आदेश के माध्यम से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के इंजैक्सेशन के संदर्भ से, जैसा कि 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के तहत अपेक्षित है, यह ध्यान देने योग्य है कि एकेबीटीपीएल ने प्रस्तावित दर का निर्धारण अगस्त 2010 में अधिसूचित प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं पर लगाए जाने योग्य 22.52% का वृद्धि घटक लागू करते हुए, किया है । एकेबीटीपीएल द्वारा दी गयी प्रस्तावित दर का सत्यापन कर लिया गया है और वह सही पायी गई है । किन्तु यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि 17 अगस्त 2010 के आदेश में अनुमोदित अप फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को लेते हुए और 22.52% का वृद्धि घटक लागू करते हुए इसके द्वारा निर्धारित इंडैक्स्ड दरों से उसको अद्यतन करते हुए, एकेबीटीपीएल ने दरमान का मसौदा अग्रेषित नहीं किया है । चूंकि एकेबीटीपीएल ने 22.52% का वृद्धि घटक लागू करते हुए प्रस्तावित दरें पहले ही प्रस्तुत कर दी हैं और केपीटी ने इस पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है, यह प्राधिकरण 17 अगस्त 2010 को केपीटी के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दरमान में प्रस्तावित दरें प्रतिस्थापित करने और शामिल करने को और दरमान को एकेबीटीपीएल के नाम में अधिसूचित करवाने के लिए प्रवृत्त है जैसाकि 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अंतर्गत अपेक्षित है ।

(vii) बाद के वर्षों के लिए भी, 1 जनवरी 2010 से प्रासंगिक वर्ष की जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक इंडैक्सेशन को, आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी, दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिये अनुमोदित प्रशुल्क के संदर्भ से लागू करना होगा न कि अनुमोदित इन्डैक्स्ड दरमान के संदर्भ से । दिनांक 17 अगस्त 2010 के आदेश में अनुमोदित दरमान में अनुसूची (2) से (5) के सामान्य नोट को, अतएव, इस स्थिति को स्पष्ट करते हुए यथोचित रूप से बदलना होगा, सुधारना होगा । यह 2008 के मार्गदर्शियों के तहत शासित अन्य बीओटी प्रचालकों के दरमान में प्रदत्त के अनुरूप है जिन्होंने प्रचालन आरम्भ कर दिये हैं । दिनांक 17 अगस्त 2010 के आदेश के दरमान में अनुमोदित दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली अन्य सभी शर्तें यथावत रखी गई हैं ।

(viii) मार्गदर्शी 2008 की धारा 3.8.5 के अनुसार, दरमान तथा शर्तों की विवरणी के स्पष्टीकरण अथवा उनकी व्याख्या की अपेक्षा करता यदि कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला (प्रश्न) इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा ।

(ix) एकेबीटीपीएल से अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/कंसेशन एग्रीमैंट में वर्णित निष्पादनता मानकों/ मानदंडों तक को अवश्य परिणाम प्रस्तुत करेगा । एकेबीटीपीएल की वास्तविक निष्पादनता का इस प्राधिकरण द्वारा प्रबोधन किया जाएगा। सेवाओं की गुणवत्ता के संबंध में, यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों के संबंध में जाँच कर सकता है और अपने निष्कर्ष केपीटी को भेज सकता है । यदि एकेबीटीपीएल के विरूद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो केपीटी कन्सेशन एग्रीमैंट के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई आरम्भ कर सकता है।

(x) एकेबीटीपीटीएल को निदेश दिया जाता है कि वह टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिन के भीतर इस प्राधिकरण को केपीटी के जरिये एक रिपोर्ट प्रस्तुत करे जिसमें बीते तीन महिनों के दौरान शुष्क बल्क टर्मिनल पर भौतिक और वित्तीय निष्पादनता दिए गए हो ।

6.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण केपीटी पर एकेबीटीपीएल द्वारा ट्यूना के निकट टेकरा से जरा-सा हटकर शुष्क बल्क टर्मिनल पर प्रचालित किए जाने योग्य प्रचालनों के लिए दरमान के साथ संलग्न संलग्नक के अनुसार अनुमोदित करता है ।

6.2 एकेबीटीपीएल के लिए अधिसूचित दरमान, केपीटी में एकेबीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालनों के आरम्भ होने की तिथि से लागू होगा ।

टी. एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/असा./143/2014]

**संलग्नक**

## अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

## टेकरा से हटकर ट्यूना के निकट शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु प्रशुल्क अनुसूची

### 1.1 परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक की प्रसंगवश अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगीः-

(i) **'तटीय पोत''** से तात्पर्य है सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसैंस धारक कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है।

(ii) **'विदेशगामी पोत''** से तात्पर्य तटीय से इतर कोई पोत है।

(iii) **'प्रति दिन''** से अर्थ होगा प्रति कैलेंडर दिन जब तक कि अन्य स्थान कहा जाये।

### 1.2 सामान्य नियम एवं शर्तें

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से कोई पोत तटीय अथवा विदेश गामी यह निर्णित करने के लिए सीमा शुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन में धारण किया गया पोत का स्तर ही निर्णायक फैक्टर होगा।

(ii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनुरूप प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।

(ख) तापीय कोयले को छोड़कर शेष सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।

(ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती दरें पोत घाट शुल्क समेत पोत से तट तक अंतरण और क्रे से/को भंडारण यार्ड तक/ से अंतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर, लगायी जायेंगी।

(घ) विदेशी पत्तन से बाद में, भारतीय पत्तन 'ख' को पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुँचने वाले कार्गो पर इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत दरें लगेंगी। दूसरे शब्दों में तटीय यात्रा पर जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से / को ले जाया / लाया गया कार्गो रियायत के लिए अर्हक होगा।

(iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज

(क) इस दरमान के अंतर्गत उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित धन वापसियों पर दंडात्मक ब्याज़ का भुगतान करेगा।

(ख) दंडात्मक-ब्याज़ की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2% ज्यादा होगी।

(ग) धन वापसियों में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति इनमें से जो भी बाद में हो से 20 दिन से ही गिना जाएगा।

(घ) उपयोगकर्त्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के केवल 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना है जहां प्रभारों का भुगतान अग्रिम किया जाना इस दरमान में एक शर्त के रूप में दिया गया हो।

(iv) परिगणित सभी प्रभार बिल के अंत में महायोग करने पर अगले उच्चतर पूर्ण रूपये में लिखे जायेंगे। अथवा बिल का योग करने पर, अंत में बिल के महायोग की राशि रूपये के अंश में होने अगले उच्चतर पूर्ण रूप में लिखी जायेगी।

(v) उपयोक्ताओं से तार्किक स्तर से आगे उस /उन विलम्ब/ विलम्बों के लिए कोई प्रभार भुगतान करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार ठहराया जा सके।

**2. बर्थ किराया प्रभारः-**

बर्थ पर पहुँचने वाले अथवा बर्थ के साथ-साथ खड़े / पड़े पोतों और अन्य तेरते यानों के मास्टरों / स्वामियों / एजेन्टों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगेः-

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश

| पोत | विदेशगामी पोत (रू. में) | तटीय पोत (रू. में) |
|---|---|---|
| सभी पोत | 0.60 | 0.36 |

**नोट्सः-**

(i) बर्थ किराये की अवधि, पोत के बर्थ पर स्थान ग्रहण करने के समय से गिनी जायेगी।

(ii) बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदान की गई सेवाओं, जैसे बर्थ पर स्थान ग्रहण करना, कचरा हटाना, बर्थ की साफ-सफाई, अग्नि निगरानी इत्यादि के लिए प्रभार शामिल हैं।

(iii) उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया देय नहीं होगा जिसमें पोत, टर्मिनल प्रचालक के उपकरण / मशीनों में खराबी आ जाने के कारण अथवा बिजली चले जाने अथवा किसी ऐसे अन्य कारण से लगातार एक घंटा या उससे अधिक समय तक बेकार खड़ा रहा हो, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो।

(iv) (क) पोत द्वारा उसकी रवानगी के लिए तैयार होने का संकेत दिए जाने के 4 घंटे बाद से बर्थ किराया लगना रूक जाएगा।

(ख) बर्थ किराया लगाया जाना रोकने के लिए प्रदत्त चार घंटे की समय सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटे की प्रतीक्षा में लगा समय, खराब मौसम की प्रतीक्षा अवधि और रात में मार्गदर्शन अभाव वाली अवधि शामिल नहीं होगी।

(ग) पोत का मास्टर / एजेन्ट अनुकूल ज्वर भाटा स्थिति और अनुकूल मौसम होने पर ही अपनी रवानगी के लिए तैयार होने का संकेत दें।

(v) झूठा / गलत संकेत देने के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया लगाया जायेगा।

"झूठा संकेत" तब होगा जब पोत तैयारी का संकेत देता है और तब उम्मीद में पाइलट की भी मांग कर बैठता है जबकि वह स्वयं इंजन तैयार न होने के कारण अथवा कार्गो प्रचालन पूरा न हो पाने के कारण अथवा पोतों की जिम्मेदारी वाले ऐसे ही अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने को ही तैयार न हो। इसमें तैयारी के संकेत वाला तब का संकेत शामिल नहीं है जब पोत, प्रतिकूल ज्वार-भाटा स्थिति, रात्रि मार्ग दर्शन सुविधा का अभाव अथवा प्रतिकूल मौसम के हालातों के कारण यात्रा पर रवाना न हो पा रहा हो।

**3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार**

कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्रत्यक्षतः / स्वयं कार्गो के आयातक द्वारा घोषित कार्गो पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे-

| क्र.सं. | वस्तु | दर रूपयों में (प्रति टन) | |
|---|---|---|---|
| | | विदेशी | तटीय |
| (i) | खाद्यान्न | 190.24 | 114.14 |
| (ii) | नमक | 190.24 | 114.14 |
| (iii) | उर्वरक | 190.24 | 114.14 |
| (iv) | उर्वरक कच्चा माल | 190.24 | 114.14 |
| (v) | कोयला | 190.24 | 114.14 |

**नोटः**

ऊपर प्रदत्त प्रहस्तन प्रभार (i) स्टीवैडरिंग समेत पोत से कार्गो को उतारने और उसे भंडारण स्थान तक पहुँचाने, स्टेक यार्ड में 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक भंडारण करने और आयाती कार्गो को ट्रकों पर चढ़ाने / लादने और (ii) ट्रकों से कार्गो को स्टेकयार्ड में उतारने स्टेक यार्ड में कार्गो के 15 दिन की निःशुल्क अवधि तक भंडारण करने कार्गो को पोत लदान स्थान तक पहुँचाने और स्टीवेडरिंग सहित कार्गो को पोत पर चढ़ाने (पोत लदान करने) के लिए सम्मिश्र (मिला जुला) प्रभार है । इस सम्मिश्र प्रभार में पोत घाट शुल्क और जहाँ कहीं आवश्यक हो, श्रमिकों की आपूर्ति शामिल है ।

**4. भंडारण प्रभार**

स्टेक यार्ड में नि:शुल्क अवधि से आगे भंडारित कार्गो के लिए भंडारण के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे :–

(क) आयात और निर्यात के लिए

(दर रू. प्रति मी.टन प्रति दिन)

| वस्तु | पहले दिन से 10 वें दिन तक | दर 11वें दिन से 20 वें दिन तक के लिए | दर 21वें दिन और उससे आगे के लिए |
|---|---|---|---|
| सभी प्रकार का कार्गो | 2.54 | 5.07 | 7.61 |

**<u>खंड 4 के लिए नोटः-</u>**

(i) आयात कार्गो के लिए पांच नि:शुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 नि:शुल्क दिन अनुमत किए जायेंगे । नि:शुल्क अवधि की गणना के लिए सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ और टर्मिनल के गैर कामकाजी दिन शामिल नहीं किए जायेंगे ।

(ii) प्रदत्त नि:शुल्क अवधि के बाद भी कार्गो के ठहरने के लिए भंडारण प्रभार, टर्मिनल के गैर कामकाजी दिनों और सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियों समेत सभी दिनों के लिए देय होगा ।

(iii) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं जुड़ेगा जिसमें टर्मिनल प्रचालक, उन कार्गो से उपयोगकर्त्ता द्वारा अनुरोध किये जाने पर, कार्गो सुपुर्दगी देने की / पोत लदान करने की स्थिति में न हो जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार ठहराया जा सके ।

5. **विविध प्रभार**

| क्र.सं. | वस्तु | दर रूपयों में प्रति टन प्रति |
|---|---|---|
| 1 | सभी प्रकार का कार्गो | 10.14 |

ऊपर प्रदत्त विविध प्रभार पोतघाट पर कार्गो की झाड़ू-बुहारी (साफ-सफाई) कार्गो का वजन करने, धूल दबाने आदि संबंधी समस्त विविध सेवाओं के प्रावधान के लिए मिला जुला प्रभार है ।

6. **ऊपर खंड 2 से 5 के लिए सामान्य नोट-**

अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरमान में प्रदत्त प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं पर 1 जनवरी 2010 तथा प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव की 60% तक की सीमा तक इन्डैक्शन लगाते हुए, आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर विचार करता है । बाद के वर्षों में भी, आदेश सं.टीएएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क मुद्रास्फीति के अनुसार, किन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक ही इन्डैक्स किया जायेगा । प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं में ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू होगा और आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा ।

# TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

**Mumbai, the 13th January, 2015**

**No. TAMP/59/2014-KPT.—** In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited for notification of Scale of Rates for Dry Bulk Terminal developed off Tekra near Tuna outside Kandla creek on BOT basis under PPP model with Kandla Port Trust as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

**Case No.TAMP/59/2014-KPT**

**M/s. Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited … Applicant**

**QUORUM:**

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

## O R D E R

(Passed on the 2nd day of January 2015)

This case relates to the proposal received from M/s.Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) for notification of Scale of Rates for Dry Bulk Terminal developed off Tekra near Tuna outside Kandla creek on Built, Operate and Transfer (BOT) basis under Public Private Partnership (PPP) model with Kandla Port Trust (KPT).

2.1. The AKBTPL vide its letter no.AKBTPL-OUT/2014-15/038 dated 14 October 2014 has requested this Authority to notify its Scale of Rates for Dry Bulk Terminal being developed off Tekra near Tuna outside Kandla creek on BOT basis under PPP model with KPT. The main submissions made by the AKBTPL are summarised below:

(i) The AKBTPL is the concessionaire for development of Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna outside Kandla Creek. They have entered into Concession Agreement with KPT on 27 June 2012. This agreement is valid for 30 years from the date of award of concession.

(ii) Article 8.1 of the said Concession Agreement stipulates that the concessionaire shall be entitled to recover tariff from the users of the project facilities and services as per the tariff Order dated 17 August 2010 passed by this Authority fixing upfront tariff for construction of Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla.

(iii) The AKBTPL plans to commence the operations in November 2014. Therefore, rates are to be notified in their name in order to commence operations.

(iv) In accordance with the Upfront Tariff Guidelines of 2008, this Authority has passed an Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 for Dry Bulk Terminal at KPT. The said Order was notified vide Gazette Notification No.285 on 2 November 2010. As per the said

Order, the indexation in tariff is required under clause 2.8 of the 2008 Tariff Guidelines. Indexation factor of 22.52% for the financial year 2014-15 is intimated by this Authority.

2.2. The AKBTPL has, accordingly, applying the applicable escalation factor of 22.52% arrived at the following proposed ceiling rates for the aforesaid project and has requested to notify the rates:

(i) Berth Hire Charges:

**Rate per GRT per hour or part thereof**

| Vessels | Foreign Going Vessel (in ₹) | | Coastal Vessel (in ₹) | |
|---|---|---|---|---|
| | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | Proposed (With escalation of 22.52%) | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | Proposed (With escalation of 22.52%) |
| All vessels | 0.49 | 0.60 | 0.29 | 0.36 |

(ii) Cargo Handling Charges:

**Rate in ₹ (Per Tonne)**

| Sl. No. | Commodity | Foreign Going Vessel (in ₹) | | Coastal Vessel (in ₹) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | Proposed (With escalation of 22.52%) | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | Proposed (With escalation of 22.52%) |
| (i). | Foodgrains | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (ii). | Salt | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (iii). | Fertilizer | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (iv). | Fertilizer raw materials | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |
| (v). | Coal | 155.27 | 190.24 | 93.16 | 114.14 |

(iii). Storage Charges:

**(Rate in ₹ per MT per day)**

| Commodity | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | | | Proposed (With escalation of 22.52%) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rate for 1st day to 10th day | Rate for 11th day to 20th day | Rate for 21st onwards | Rate for 1st day to 10th day | Rate for 11th day to 20th day | Rate for 21st onwards |
| All types of cargo | 2.07 | 4.14 | 6.21 | 2.54 | 5.07 | 7.61 |

(iv). Miscellaneous Charges:

**Rate in ₹ (per tonne)**

| Sl. No. | Commodity | Approved by TAMP vide Order dated 17.8.2010 | Proposed (With escalation of 22.52%) |
|---|---|---|---|
| (a). | All types of cargo | 8.28 | 10.14 |

2.3. The AKBTPL has requested to notify the Scale of Rates for its dry bulk terminal off Tekra near Tuna.

3.1. A copy of AKBTPL's proposal dated 14 October 2014 was forwarded to the KPT vide our letter dated 22 October 2014 with a request to ascertain the date of commencement of operation from the operator and also furnish its comments on the proposal of AKBTPL. Further, the AKBTPL was also requested vide our letter dated 22 October to indicate the expected date of the commencement of operations with a copy of completion certificate issued by the Independent Engineer.

3.2. After reminder, the AKBTPL vide its letters dated 11 November 2014 and 12 November 2014 has stated that they are in the process of procuring the Completion Certificate from the Independent Engineer and

hence requested this Authority to notify the Scale of rates considering the urgency of the matter to handle trial vessel.

3.3. In this context, the AKBTPL, vide our letter dated 18 November 2014, was requested to furnish a copy of the provisional certificate of commencement of operation from the Independent Engineer and also indicate the date of the commencement of commercial operations. The AKBTPL was also requested to furnish a copy of the (final) completion certificate from the Independent Engineer on receipt of the same by AKBTPL. The KPT was also, vide our letter dated 18 November 2014, reminded to respond to our letter dated 22 October 2014.

4.1. The KPT vide its letter dated 21 November 2014 has intimated that commercial operation is expected to start from 25 November 2014 as per communication received from AKBTPL. They have further stated that the proposal of AKBTPL has been examined and have pointed out that the Scale of Rates of AKBTPL should include all the terms and conditions for each of the charges as approved in the TAMP Order.

4.2. The AKBTPL vide its email dated 30 December 2014 has submitted a copy of the Provisional Certificate issued by the Independent Engineer (IE). It is relevant to mentioned here that IE has declared project is provisionally fit for commercial operation on 18 December 2014.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). This Authority had passed an Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 fixing upfront tariff based on the proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla to be developed under PPP mode in accordance with the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports which was notified in the Gazette of India on 2 November 2010 vide Gazette No.285. The AKBTPL has entered into concession agreement with KPT on 27 June 2012 for a period of 30 years.

(ii). Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff requires the private operator to approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing ceiling rates applicable to operations before commencement of commercial operations. Accordingly, the AKBTPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates as required under the Tariff Guidelines of 2008. Further, as per Clause 2.9.2. of tariff guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority shall be in line with the tariff caps prescribed for the port and included in the bid document subject to indexation explained in Clause 2.8. Such Scale of Rates and statement of conditions shall be notified by this Authority in the Gazette of India as required by the Major Port Trusts Act, 1963.

(iii). As mentioned earlier, the AKBTPL vide its email dated 30 December 2014 has submitted provisional certificate. The provisional certificate of the Independent Engineer furnished by AKBTPL states that the project is provisionally declared fit for entry into commercial operation on 18 December 2014. In view of the above position and also recognising that the KPT has also stated that the commercial operations are expected to commence from 25 November 2014, this Authority is inclined to entertain the proposal of AKBTPL for notification of the Scale of Rates approved in August 2010 in its name subject to adjustment with reference to the indexation of the rates so approved to the WPI to the extent of 60%. The AKBTPL is, however, advised to furnish a copy of the (final) completion certificate (to be) issued by the Independent Engineer immediately on its receipt to this Authority.

(iv). As per clause 2.9.2. of the Tariff Guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority for the private operator as per Clause 2.9.1 should be in line with the tariff caps prescribed for the Port and included in the bid document, subject to indexation as explained earlier. Article 8.1 of the Concession Agreement (C.A.) entered between the KPT and AKBTPL governs levy of the tariff. As per Article 8.1 of the License Agreement, the Concessionaire i.e. AKBTPL shall be entitled to recover tariff from the users of the Project Facilities and Services as per the Tariff Notification annexed as Appendix-12. It is seen that

Appendix -12 appended to C.A. gives reference to the Notification details of the Upfront Tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010.

(v). The base year for the upfront tariff and the corresponding annual escalation with effect from 1 April 2014 were already communicated to all the Major Port Trusts including KPT vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc. dated 1 April 2014. As per General note to schedule (2) to (5) of Scale of Rates of the upfront tariff Order dated 17 August 2010 fixing upfront tariff for the facility in reference, tariff caps have to be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Accordingly, the escalation factor to be applied in the case in reference is 22.52% as per our above letter dated 1 April 2014.

(vi). With reference to the indexation of the upfront tariff fixed vide Order dated 17 August 2010 as required under clause 2.8. of the 2008 Guidelines, it is noteworthy that the AKBTPL has arrived at the proposed rate by applying the applicable escalation factor of 22.52% on the tariff caps notified in August 2010. The proposed rates given by AKBTPL has been verified and found to be correct. It is, however, relevant to state that, the AKBTPL has not forwarded the draft Scale of Rates taking the upfront tariff Schedule approved in the Order of 17 August 2010 and updating it with indexed rates arrived by it applying the escalation factor of 22.52%. Since the AKBTPL has already furnished the proposed rates applying the applicable escalation factor of 22.52% and the KPT has not made any adverse comments on this, this Authority is inclined to replace and incorporate the proposed rates in the upfront tariff SOR approved for KPT on 17 August 2010 and notify the SOR in the name of AKBTPL as required under clause 2.8 of the 2008 guidelines.

(vii). For the subsequent years as well, the indexation to the extent of 60% of the WPI occurring between January 2010 and January of the relevant year has to be applied with reference to the tariff approved vide Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 and not with reference to the approved indexed Scale of Rates. The General note to Schedule (2) to (5) in the SOR approved in the Order dated 17 August 2010 is, therefore, suitably modified clarifying this position. This is in line with the prescription in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2008 guidelines who have commenced the operations. All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 17 August 2010 are retained.

(viii). As per clause 3.8.5 of the 2008 guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

(ix). The AKBTPL is expected to perform at least at the performance standards / norms brought out in the bid documents / Concession Agreement. The actual performance of the AKBTPL will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority may enquire into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the AKBTPL, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the Concession Agreement.

(x). During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the AKBTPL is directed to submit to this Authority through the KPT a report containing the physical and financial performance at Dry Bulk Terminal during the preceding three months.

6.1. In the result, and for the reasons given above and based on the collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates for operation of Dry bulk terminal off Tekra near Tuna operatable by the AKBTPL at KPT attached as **Annex**.

6.2. The Scale of Rates notified for AKBTPL will come into force from the date of commencement of commercial operations by AKBTPL at KPT.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./143/2014]

**Annex**

**ADANI KANDLA BULK TERMINAL PVT LTD**

**TARIFF SCHEDULE OF DRY BULK TERMINAL OFF TEKRA NEAR TUNA**

1.1. **DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). "**Coastal Vessel**" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

(ii). "**Foreign Vessel**" means any vessel other than a coastal vessel.

(iii). "**Per day**" means per calendar day unless other wise stated.

1.2. **GENERAL TERMS AND CONDITIONS**

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). the cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(iii). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.

(c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

(v). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

**2. BERTH HIRE CHARGES**:

The berth hire charge payable by masters/owners/agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

| Vessels | Rate per GRT per hour or part thereof | |
|---|---|---|
| | Foreign Going Vessel (in ₹) | Coastal Vessel (in ₹) |
| All vessels | 0.60 | 0.36 |

**Notes**:

(i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

(ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.

(iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

(b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.

(c). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

(v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

**3. CARGO HANDLING CHARGES:**

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

| Sl. No. | Commodity | Rate in Rupees (Per Tonne) | |
|---|---|---|---|
| | | Foreign | Coastal |
| i | Foodgrains | 190.24 | 114.14 |
| ii | Salt | 190.24 | 114.14 |
| iii | Fertilizer | 190.24 | 114.14 |
| iv | Fertilizer raw materials | 190.24 | 114.14 |
| v | Coal | 190.24 | 114.14 |

**Note:**

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

**4. STORAGE CHARGES**:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(A). For Import & Export

**(Rate in ₹ per MT per day)**

| Commodity | Rate for 1st day to 10th day | Rate for 11th day to 20th day | Rate for 21st onwards |
|---|---|---|---|
| All types of cargo | 2.54 | 5.07 | 7.61 |

**Note for Section 4**

(i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.

(ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

(iii). **Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.**

**5. MISCELLANEOUS CHARGES**

| Sl. No. | Commodity | Rate in Rupees (per tonne) |
|---|---|---|
| (a). | All types of cargo | 10.14 |

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

**6. GENERAL NOTE TO SECTION 2 TO 5 ABOVE**

The tariff caps prescribed in the Scale of Rates of Adani Kandla Bulk Terminal Pvt. Ltd. takes into consideration the upfront tariff approved by the Authority *vide* Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 and applying indexation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. For the subsequent years as well, upfront tariff approved in the Order No.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.